



# LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE  
**INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.**  
 MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavujo.

## EFIKAN HELPON

donis al nia asocio svedaj fervojistaj organizoj. La estraro de „SVENSKA JÄRNVÄGSMANNAFÖRBUNDET“, laŭ peto de nia sveda asesoro sro Eriksson, donacis al ni en pasinta jaro por aranĝo de la oficejo 100 svedajn kronojn. En tiu ĉi jaro ĝi denove decidis subtenon al ni kaj sendis 100 svedajn kronojn. \* La estraro de „SVERGES STATS BANORNAS BEFÄLSFÖRBUND“, laŭ peto de sro Viksten, nia eminenta kunlaboranto, decidis doni al ni subtenon de 75 sved. kronoj. \* La estraro de „SVERGES LOKOMOTIVMANNA FÖRBUND“, laŭ peto de nia delegito sro Oscar Dahrne, donacis 50 sved. kron. \* Ĝojigaj devas esti tiuj faktoj! Ĝojigaj ne nur por la estraro de nia asocio, sed ankaŭ por nia tutmonda anaro. \* Kion signifas tiu subteno por nia asocio, ne estas bezone akcenti. Mi volas nur konkludi, ke tiu ĉi subteno ne estas nura donaco, donita senkonscie, aŭ pro personaj simpatioj. Ĝi estas donita al nia asocio pro la fakto, ke nia asocio estas reprezentanto de tiu plej alta celo, kiun ankaŭ niaj svedaj kolegoj tre ŝatas t. e. de la enkonduko de Esperanto kiel internacia helplingvo. \* Sekretario de „INTERNACIA TRANSPORTLABORISTA FEDERACIO“ el Amsterdam, sro Nathans, skribis al unu nia eminenta sveda ano: „Kamarado, savu nin de la lingva mulleco en nia laboro.“ Kaj tre trafa respondo je tiu helpkrio estis: „La oficejo de I. T. F. ja kuŝas en la truo de ĝi mem farita. Vi ja flatas al lingva malscio! Vi skribas svedlingve al svedoj, itale al italoj, germane al germanoj ktp. Kiam la homoj estos tiel kuraĝaj, ke ili skribu en Esperanto ĉiam, kiam ili skribas al fremda lando, tiam, sed nur tiam, la lingva mulleco povas ĉesi.“ \* Mi plene konsentas kun tiu ĉi respondo. Eĉ momenton mi ne dubas, ke vi ĉiuj, karaj legantoj, ankaŭ konsentas kun mi. La vojo montrita en la respondo estas ja sole ĝusta! \* Ĉiu, kiu partoprenas ĉe laboroj en internacia organizo, treege sentas la mankon de internacia helplingvo. La nuna vivo ja estas tute alia ol antaŭ kelkdek jaroj. Iam nur la scienculoj sentis la mankon de internacia helplingvo. Hodiaŭ ĉiu simpla laboristo ĝin sentas. La vivo pasas pli rapide, ĝi postulas rilatojn internaciajn. Tion ne estas bezone pruvigi, ĉar la pruvojn ni ja vidas ĉiutage, ĉiupaŝe. \* Por forigi la lingvan mullecon ni havas bonegan, dum 40 jaroj praktike elprovitan rimedon. Ĝi staras servopreta. Akceptu ĝin, subtenu ĝin, postulu ĝian enkondukon kaj aplikon en ĉiuj internaciaj rilatoj. La „Babela turo“ malaperos tre baldaŭ! \* Apliki Esperanton en siaj internaciaj rilatoj, estas unuavice devo de niaj sindikataj organizoj. Ili plej multe povas fari por apliko de Esperanto en siaj internaciaj rilatoj. Ili donu al ni, kiuj laboras por faciligi al ili la netolereblajn lingvajn malhelpojn, efikan subtenon, moralan kaj materialan. Ni faros nian devon je ilia plena kontento! Ili certe ne bedaŭros la subtenon donitan! \* Svedaj fervojistaj organizoj estis la unuaj! \* Dankon al Vi karaj svedaj kolegoj! Vian imitindan ekzemplon sekvu aliaj! Certe, ke tiel baldaŭ, tre baldaŭ, la helpkrio de sro Nathans ne plu estus aktuala! \* Kaj tiam man' en mano ni batalos por niaj celoj, ni fervojistoj el la tuta mondo staros „komprenante unu la alian, en grandega rondo familia.“

ILIJA F. PUHALO



C. Viksten, Nässjö, Svedujo.

**INTERTEMPO DE LA TRAJNOJ.**

Por ke la trajnoj, veturantaj en la sama direkto, povu foriri sen danĝero, estas bezone, ke la trajnoj iru en certa distanco unu inter la alia. Tiu distanco estas bezona por malhelpi, ke la trajno, kiu sekvas la forveturintan, ne kunpuŝiĝu kun la antaŭiranta. Ĉe unurela trajntrafiko estas necese malhelpi, ke la trajnoj irantaj en kontraŭa direkto ne koliziu unu kun alia.

Du principoj estas uzataj ĉe eŭropaj fervojoj por havi tian distancon inter la trajnoj irantaj en la sama direkto: »tempodistanco» kaj »spacodistanco».

Ĉe tempodistanco la trajno estas forlasata certan tempon post la trajno antaŭenirinta, ekz. post 5—10 aŭ 15 min. Estas klare, tamen, se ekz. la antaŭenirinta trajno malfruiĝas, aŭ haltas dumvoje al stacio (ekz. pro lokomotivdifekto), ke la kolizio povas okazi. Nune pluraj landoj uzas spacodistancon. Ĉe spacodistanco oni ne permesas al la trajno forlasi la stacion pli frue ol la trajno, iranta en la sama direkto kaj forveturinta pli frue, estas veninta al la alia stacio.

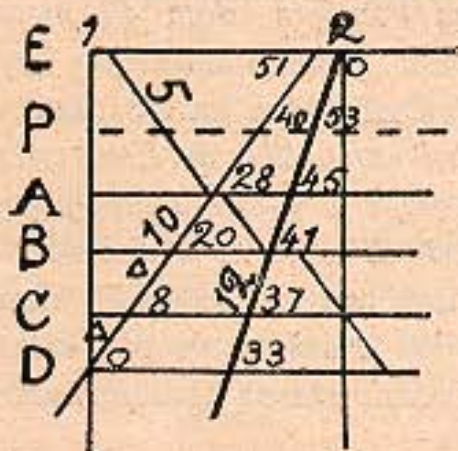
Jam en la jaro 1865 la sistemo »spacodistanco» komencis esti uzata por la trafiko ĉe svedaj ŝtatfervojoj. Por konservi la spacodistancon oni faras certajn telegrafajn aŭ telefonajn informojn. Ni povas nomi la bezonatajn informojn »trajnkunajtoj» (komp. germ. vorton »Zugmeldung»). Se elektra linia bloksistemo ekzistas sur koncerna linio, povas la trajnkunajtoj esti pli simplaj, aŭ eĉ povas tute foresti. Linia blok-sistemo estas aranĝata tie, kie la trajntrafiko estas tre rapidega, ekz. ĉe la linioj proksime al la ĉefurbo Stockholm.

En sekvanta ĉapitro A estas priskribitaj diferencaj manieroj por trajnkunajtoj. Estas evidente, ke tiuj ĉi informoj devas esti farataj tre zorgeme. Sekve de tio estas instrukciite, ke la informoj (1), (2) kaj (2a) devas esti farataj de staciestro mem, aŭ nur je lia ordono.

La manieroj priskribitaj en ĉapitro A estas ordinaraj. Tamen ekzistas ĉe la sveda ferŝtona fervojo — la linio de Lulea ĝis Narvik en Norvegujo — alia metodo, anstataŭ la ordinaraj manieroj. Tiu ĉi metodo ne havas la »trajndemandojn» kaj »trajnrespondojn», sed la staciestroj interkonsentas, ĉe la komenco de ilia deĵoro, pri ĉiuj trajnoj kiuj estos trairantaj dum la deĵoro. Tiu ĉi metodo, tamen, estas tute escepto, kaj mi ne volas en tiu artikolo ĝin preparoli. Eble mi ĝin preparolos en iu sekvanta.

La kunajtoj devas esti farataj per telegrafo, sed, se la telegrafo estas difektita aŭ okupita per alia telegrafado, oni povas uzi telefonon.

**A. Diferencaj manieroj por trajnkunajtoj.**



Trajnkunajto devas regule esti farata pri ĉiuj trajnoj, kaj de ĉiuj stacioj laŭlonge de la fervojo; tamen la trafikinspektoro povas liberigi certajn staciojn de trajnkunajto pri certaj trajnoj, se tio estas oportune, en tiu kazo malgranda triangula signo estas desegnita en la grafika horaro ĉe tiaj stacioj, ekz. vidu la figuron B kaj C pri trajno 10. Ni nomas stacion, kie trajnkunajto devas esti farata »trajnkunajtostacio». Aliflanke la trafikinspektoro povas devigi apartajn signallokojn (ekz. loko P.) inter du sta-

cion, kie trajnkunajto devas esti farata »trajnkunajtostacio». Aliflanke la trafikinspektoro povas devigi apartajn signallokojn (ekz. loko P.) inter du sta-

cion, fari trajnkunajton, se tio estas bezona. Loko P estas en tiu okazo nomata blokluko, kaj ĝi estas plej ofte provizita per elektra linio-bloksistemo.

Telegrafa (aŭ telefona) trajnkunajto estas farata laŭ tri diversaj manieroj: 1. detala kunajto, 2. simpla kunajto kaj 3. kunajto kun nur »0 en».

**I. La detala kunajto.**

Antaŭ ol trajno (ekz. trajno nro 10) estas forveturonta el aŭ preter trajnkunajtostacio (aŭ blokluko), devas la stacio (ekz. stacio D en fig. 1) telegrafi aŭ telefoni al la sekvonta trajnkunajtostacio A la jenan demandon:

(1) »Ĉu 10 povas forveturi?»

Se la staciestro en A ne scias iun malhelpon, li respondas:

(2) »Klare 10».

Ne estas permesate fari respondon (2) pli frue ol 15 min. antaŭ foriro de trajno 10 el D.

Kiam la trajno estas forveturanta, la stacio D komunikas al A:

(3) »10 el». (= la trajno 10 estas forveturinta»).

Kiam la trajno estas alveninta en stacion A, ĉi-tiu (nome A) komunikas al D:

(4) »10 en». (=la trajno 10 estas enveturinta»).

La kunajto (4) ne devas esti farata antaŭ ol la envetursignalo en A estas restarigita je »Halto», kaj la fina signalo de la trajno 10 estas videbla. En ĉi-tiu ekzemplo la kunajto estas farita inter D kaj A, ĉar la stacioj C kaj B estas liberigitaj fari kunajtojn pri trajno 10 (obs. la triangulajn signojn).

Se la stacio A devas doni trajnkunajton al iu stacio (aŭ blokluko) koncerne sekvontan trajnon, la kunajto (4) devas esti sendata ankaŭ al tiu stacio.

Se estas trajnrenkonto ekz. inter trajnoj 10 kaj 5 en stacio A) kaj se la dua trajno (nro 10) forveturos tuj post la alveturo de la alia trajno (nro 5), la staciestro en A povas fari la trajndemandon (1) antaŭ ol la trajno 5 estas alvenanta, tiamaniere: »Ĉu 10 povas forveturi, kiam alveturos 5?» La respondo (2) estas: »Klare 10, kiam alveturos 5».

Se la trajno malfruiĝis, la kunajtoj (3) kaj (4) devas esti kompletigataj kun temposciĝo, ekz. »10 el 1'20».

Detala kunajto estas uzata ĉiam ĉe unurelaj fervojlinioj sen linia bloksistemo, kaj ĉe kelkaj aliaj okazoj, kiuj estas preparolitaj en ĉapitro B.

**II. La simpla kunajto.**

En ĉi tiu kunajto troviĝas nur du informoj: (1-a) »0 el». (= la trajno 0) nro de la trajno (forveturis) kaj (2-a) »0 en». (= trajno 0 alveturis), kaj la forveturo de la sekvonta trajno estas permesata.

Ĉi tiuj kunajtoj do estas tute similaj al la kunajtoj (3) kaj (4) de la detala trajninformo.

Simpla trajnkunajto estas uzata nur ĉe trajnoj, kiuj iras en la sama direkto, t. e. sur durelaj fervojlinioj.

**III. Nur »0 en» estas komunikata.**

Koncerne la uzon de ĉi-tiu trajninformo legu en la ĉapitro B.

**B. La uzo de la trajnkunajtoj.**

En ĉapitro A estas preparolitaj la diferencaj tipoj por trajnkunajtoj. Nun ni vidos kiam tiuj devas esti uzataj:

a) Ĉe linioj sen elektra linia-bloksistemo:

Unurela linio: detala trajnkunajto.

Durela linio: simpla trajnkunajto. Detala kunajto tamen devas esti uzata, ĉe durela linio sen bloksistemo, en jena okazo:

1. Se ekzistas »kompleta unurela trajntrafiko» ĉe ĉiuj trajnoj, kaj kiam la durela trafiko estas denove



komencinta, koncerne la unuajn trajnojn, kiuj alvenas sur la uzata relpado kaj sur la alia relpado.

2. Ĉe »parta unurela trajntrafiko«: koncerne trajnon, kin alvenas sur malĝusta relpado; tiukaze la informoj I. (1) kaj (2) devas esti farataj tiamaniere: »Ĉu 10 povas forveturi sur dekstra relpado?« (Ĉe svedaj fervojoj la trajnoj regule veturas sur maldekstra relpado.)

3. Koncerne trajnon alvenantan nur sur parto de linio inter du trajninformlokoj, kaj koncerne la unuan trajnon alirantan nur sur parto de linio inter du trajninformlokoj, inkluzive premlokomotivon.

b) Ĉe linioj kun elektra linio-bloksistemo:

Unurela kaj durela linio: nur komuniko III («O en»), aŭ nenia informo laŭ decido de la fervojdistriktestro.

Detala komuniko tamen devas esti uzata en okazoj 1.—3., kaj krom tio kiam trajnrenkontoj kaj trajnpreterpasoj okazis, kaj kiam premlokomotivo estas uzata.

c) Ĉe linioj kun elektra linio-bloksistemo, kiu estas difektita:

Unurela linio: detala trajnkomuniko.

Durela linio: simpla trajnkomuniko. Detala komuniko, tamen, devas esti farata ĉe durela linio en okazoj 1.—3., kaj krom tio koncerne tian unuan trajnon, kiu alvenas post la rebonigo de la bloksistemo.

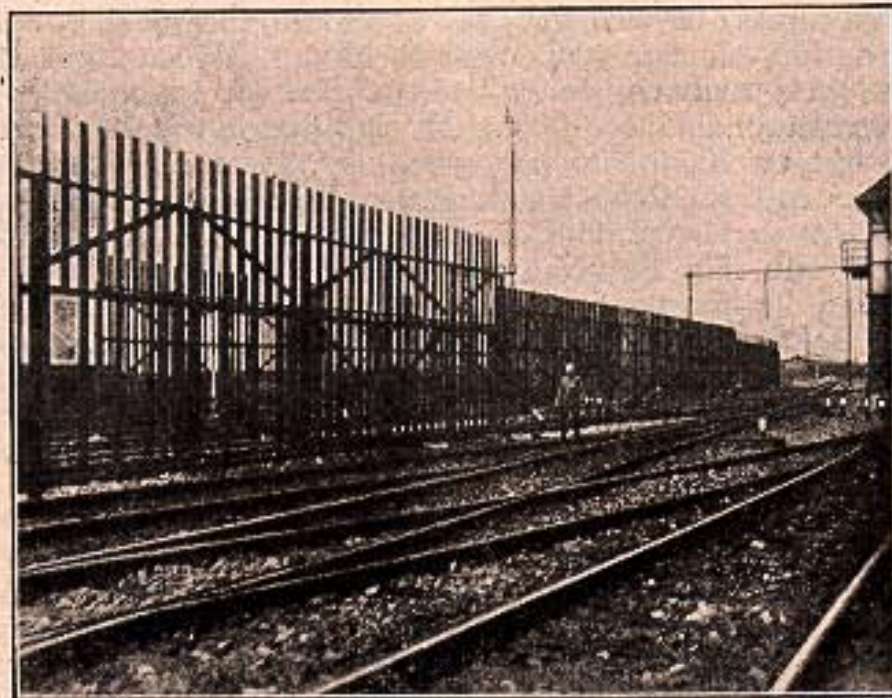
C. Viksten, Nässjö, Svedujo.

### VENTOŜIRMILO EN LA STACIO MAGDEBURG-ROTHENSEE.

Dum mia ofica vojaĝo, kiun mi faris laŭ komisiono de la sveda reĝa fervojdirekto tiun ĉi someron, por studi certajn rilatojn pri vagonŝanĝigoj, mi kun intereso observis tiun ventoŝirmilon, kiun la germana fervojdirekto konstruis ĉe la granda ŝanĝstacio Magdeburg—Rothensee. La ŝirmilo konsistas el granda palisaro, 3—4 m. alta. La tabuloj estas 1—15 dm. larĝaj. La distanco inter la tabuloj estas ĉirkaŭ 8—15 cm. La alteco, de la tero kalkulite ĝis la suba ekstremo de la tabuloj, estas ĉirkaŭ 4—5 dm.

La staciestro, sro Rummel diris, ke la ŝirmilo estas tre utila. Ĝi estas ĉirkaŭ 250 m. longa, sed ĝi estos plilongigata.

Dum vizito ĉe sro vieprezidanto Niemann ĉe la fervojdirekto en Magdeburg, mi petis klarigon ĉu la ŝirmilo vere estas utila, aŭ ĉu ĝi estas nun ankoraŭ nura eksperimento. Sro vieprezidanto, kiu estas kon-



struanta tiun ŝirmilon, respondis afable sen hezitado jese. La rezultato superis la atendojn. Ventoŝirmilo ne devas havi tabulojn dense starantajn, ĉar tiaokaze la vento nur estas kondukata antaŭen super la barilo

kaj ĉe la ekstremo de la tabulbarilo la vento aperas kun pligrandigita forto. Tiamaniere la nova transŝarĝmagazeno en Rothensee sukcese solvis la problemon. Estas necese, ke troviĝu interspaco inter la tabuloj. Dank al tiuj interspacoj la vento disrompiĝas kaj disiĝas. La vento do malaperas. Estas ankaŭ bone, ke troviĝas diversaj tabuloj kaj ke tiel la interspacoj havas malsamajn larĝojn kaj la tabuloj ankaŭ malsamajn larĝojn.

En la ŝanĝstacio Bremen troviĝas ofte embarasiga vento, sed de post kiam oni konstruis ventoŝirmilon transverse de la reloj (tiel alta, ke la vagonoj povas veturi sub ĝi) fariĝis pli bone.

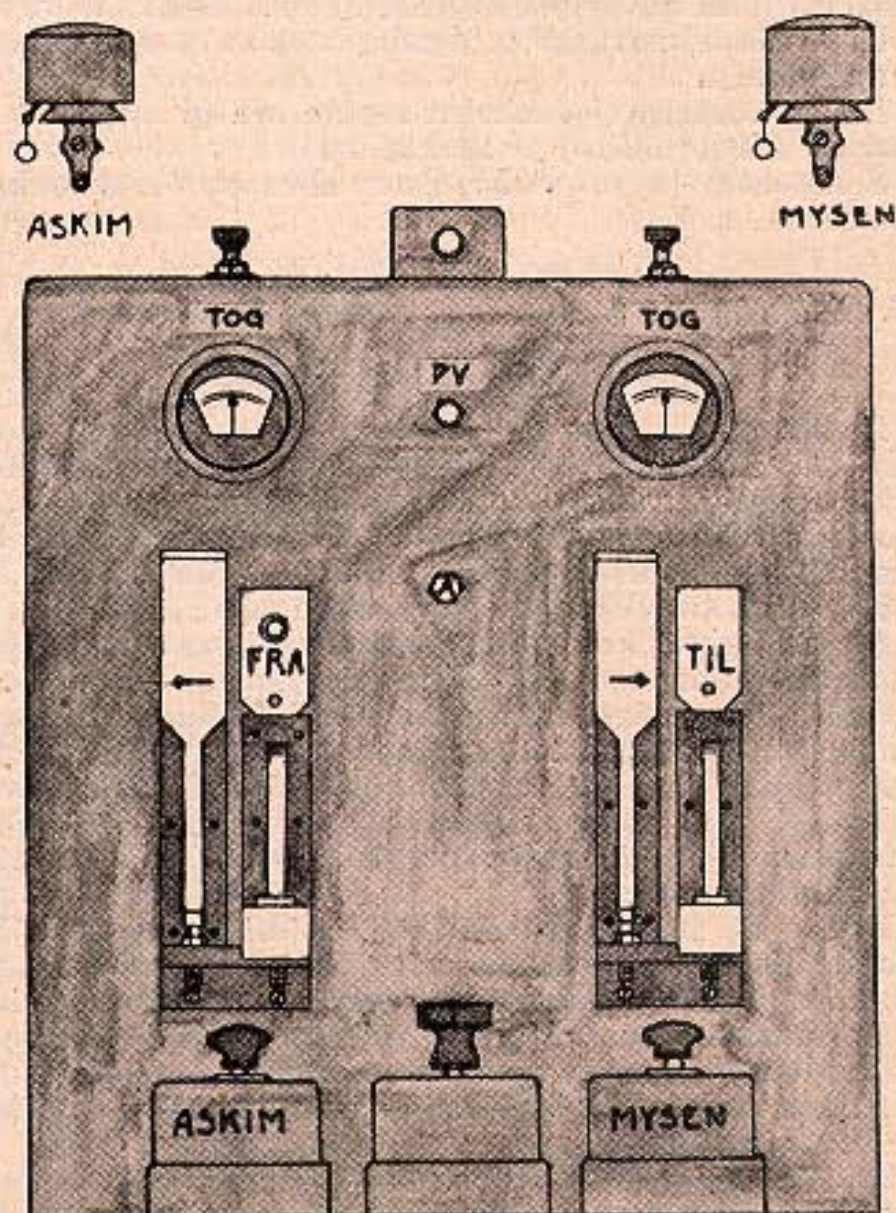
R. Horrisland, Nesttun, Norvegujo.

### LA TRAJNANONCAPARATO DE PAUL SVENSGARD<sup>1</sup>.

La plej ekstrema klapo je ĉiu flanko koncernas al eliranta trajno, la interna klapo je ĉiu flanko koncernas al eniranta trajno.

La anoncado estas farata jene:

1. La forveturstacio faras per premo sur la signalbutono (ekz. Askinn aŭ Mysen) kaj sur la komutbu-



tono (meze) la forvetursignalon (2 foje 2 batojn) kaj kiam tio ĉi estas respondita de la najbara stacio

2. per premo sur la polusturnilo (PV) la forveturstacio permesas al la najbarstacio, ke tiu ĉi povas liberigi (malsuprenmenti) sian klapon por eniranta trajno, kaj poste

3. per premo sur la liberigita kontrolbutono (super FRA) kaj samtempe premante sur la A butono (meze en tabulo) la najbarstacio permesas al la forveturstacio, ke tiu ĉi liberigu sian klapon por eliranta trajno.

<sup>1</sup> Paul Svensgard estas telegrafestro ĉe norvegaj ŝtataj fervojoj.



Neniu de la stacioj povas arbitre liberigi nek normalmeti la respektivajn klapojn. Tiel liberigo kiel remeto dependas de samtempa kaj regula kunagado de la interligitaj stacioj.

La bildo, kiun la liberigitaj klapoj aperigas (malantaŭ ili estas ruĝa koloro) respektive por en — kaj eliranta trajno, ne povas esti arbitre aliformigita, ĝi restas staranta ĝis la trajno estas kondukata tra la koncerna distanco.

La aparato donas absolutan certecon, ke la anonco estas farita de la forveturstacio kaj respondita de la alveturstacio.

Per tiu ĉi aparato sro Svensgard je genia maniero eliminis ĉiun neperfektecon kaj necertecon koncerne la trajnanoncadon.

La aparato montras videblan signon, kiu servas por unu stacio kiel elveturpermeso kaj por la alia stacio kiel enveturpermeso kaj tio ĉi povas esti farata nur per — en difinita ordo — reciproka kunagado de la stacioj.

La trajnanoncado per tio ĉi fariĝis videbla fakto pri kiu oni ne dubas. La aparatoj mem donas per sia pozicio nepran pruvon ke la anonco estis farita. En kelkaj stacioj la aparatoj estas uzitaj dum 9 monatoj kaj ĉiuj oficistoj estas tre kontentaj, ĉar oni ne plu bezonas dubi aŭ pripensi ĉu la anonco estas farita.

El la administracio la stacioj ricevis 2 demandojn respondotajn:

1. Ĉu la aparatoj funkcias regule laŭ la intenco?
2. Ĉu aperis eraroj je ili kaj kiaj?

Senescepte la respondoj estis koncerne 1. Jes, kaj koncerne 2. Ne.

*G. Willheim, ferv. sup. ing. Budapest, Hungarujo.*

## LA ELEKTRA TRAKCIO.

En la nuna tempo oni multe diskutas por kaj kontraŭ la elektrigado de hungaraj ŝtataj fervojlinioj.

La fakuloj, samkiel la laikoj, dividiĝas je du partioj kaj ŝajnas, ke nuntempe pli multaj estas en la partio, kiu kontraŭstaras la elektrigadon, ol en la partio kiu sin deklaras por elektrigado.

Mi ne havas, kaj mi ne povas havi, antagonismon kontraŭ vaporlokomotivo, ĉar mi ja la gravan parton de mia vivo pasigis en tiu servo kaj de tiam, kiam mi unuan fojon metis mian manon sur la regulilon ĝis tiu tempo, kiam alia fremda potenco fariĝis posedanto de nia, sub neĝkovritaj montoj kurve veturanta fervojo, mi travivis ĉiujn fazojn de la trakcio kaj metiejdeĵoro.

Do, se mi hodiaŭ tamen tute decidite staras sur la flanko de elektra trakcio, mi faras tion en la konvinko, ĉar mi konsideras vaporfortan trakcion kiel anakronismon, kiu estus devinta, ŝanĝiĝi je elektra, ne hodiaŭ sed antaŭ jaroj, komence malrapide ĉe la ĉeflinioj kaj ĉe flankaj linioj kun maldensa trafiko je benzinmotora.

Mi skribis la titolon de mia artikolo »La elektra trakcio« sed mi volas fakte per negativaj flankoj de la vaporforta trakcio pruvi mian vidpunkton. Mi volas en malgranda stilo prezenti la vaporfortan trakcion kaj el tio ĉi, kiu estas akceptema por kontraŭargumentoj vidos, ke la elektra trakcio — kontraŭ vaporforta — signifas grandan antaŭenpaŝon.

Ni komencu en la hejtejo:

Antaŭ ĉio oni devas enmagazenigi grandajn kvantojn — 2—3000 tunojn — da karbo, kaj havi grandajn akvostaciojn. Poste oni devas vaporlokomotivon pretigi por ĝia servo per 5—6 tunoj da karbo kaj 10—12 m<sup>3</sup> da akvo. Mi ne mencias la ŝmir-kaj purigmateriilon, ĉar tiujn bezonas ankaŭ la elektra lokomotivo samkiel ĝia pli maljuna frato la vaporlokomotivo. 2—3 horojn daŭras, se la lokomotivo estas malvarma, ĝis kiam la konvena vaporpremo estas atingita. En plej bona okazo ĝi daŭras unu horon, se ni laŭ angla

metodo ekbruligas fajron en la lokomotivo. La elektra lokomotivo estas ĉiam servpreta kaj antaŭ la ekveturo estas necese nur ŝmiri ĝin.

Se fine estas sufiĉe da vaporo, la lokomotivo povas nur tre atente ekmoviĝi, ĉar speciale dum vintro en malvarma vetero la malseka vaporo aliĝas en la akvon kaj povas facile kaŭzi elĵeton de la cilindro. Kun malfermitaj kranoj ekiranta vaporlokomotivo kaŭzas ĉirkaŭ si grandajn vapornubojn, kiuj baras la rigardon al la gvidisto.

La trajno ekiras. Mi vojaĝis sur multaj lokomotivoj en mia vivo, sed ĉiam ekveturante mi pensas je Spišska Nová Ves (Igló) kiel ni per la matena rapidtrajno ekiris al Tatroj. Gvidi la lokomotivon tie estas neforgesebla sportplezuro sed unuavice ĝi estas malfacila servo. Ĉe la ekstremo de la stacio jam komencas 10% altiĝo. Kelkfoje la maŝino, eĉ ĉe plej granda atento, elglitas kaj ekskuas la ankoraŭ mallarĝan, malfortan, freŝan fajron. La hejtisto, en furioza ventego, ŝvitante batalas kun la fajro por reordigi ĝin, ĉar se ĉe la komenco de ĉiam pli kaj pli granda altiĝo lia fajro ruiniĝas, tre baldaŭ la maŝino restas sen sufiĉa vaporo. Kaj sur montlinio, ĉefe se estas neĝblovado, estas grava plena vaporpremo, ĉar sen ĝi la trajno facile haltiĝas en la neĝo. Tiu, ofte heroo batalo de la personaro, estas ĉe la elektra lokomotivo tute nekonata. Bona varma, fermita niĉo staras je ĝia dispono, kaj el ĝi la personaro havas liberan perspektivon kaj devas atenti nur je signaloj kaj linio. La batalado kun vaporkaldronego tute forestas.

La fluo de la fajrotuboj, ŝiritaj apogŝraŭboj, fendigoj en la fajroŝranko, akvomanko kaŭzata de malbonaj pumppaparatoj ktp. estas malhelpoj nekonataj ĉe elektra lokomotivo.

La eluzado de mekanikaj partoj, ilia rompo kaj el aliaj kaŭzoj devenantaj konfuzoj egale okazas ĉe vapor-kaj elektra lokomotivo, sed la foresto de la aparatoj bezonaj por produkti vaporon, estas kompreneble pli granda ĉe elektra ol ĉe vaporlokomotivoj.

Mi pensas, ke post 10—15 jaroj ŝajnos al ni nekredeble, ke ni iam, por ruliĝanta veturilo, portis kun ni per fajro hejtitan vaporkaldronegon, kiu bezonis esti nutrata per bonaj karbo kaj akvo, kiam ni vidos apud ĉiu pli granda minejo, konstruitan centron, kie eĉ la plej malbona karbo povas bruli. Ni povas la vaporproduktadon tiel ekonomia fari, kiél tion la hodiaŭa evoluo de la tekniko permesas kaj ni povas niajn lokomotivojn movigi per pli plaĉa formo de energio — per elektro.

La vojaĝplano (horaro) ankaŭ favore sentos la elektran trakcion. La alĉutimigita restado en ĉiu loko, post traveturitaj 90—100 km., povas ankaŭ tute ĉesi, ĉar ĝi estas bezona nur por preni la akvon. Mi montros tie nur plej gravajn fervojliniojn. Sur la budapesta — hegyeshalma linio devas ĉiu rapidtrajno halti 6 minutojn en Komarno por preni la akvon. Ĉar la urbo kuŝas nun en Ĉeĥoslovakujo la plej multaj rapidtrajnoj povos traveturi ĝin senhalte aŭ ev. kun restado de 1 min. En Solnoko, Cegléd, Hatvano, ĉiu rapidtrajno haltas po 8—10 min. kvankam la graveco de tiuj lokoj postulas maksimume 2 minutan halton. Se ni, do, ne povos pro supra konstruado de la fervojlinio pligrandigi la rapidecon de la trajno, ni povos pligrandigi la ĝeneralan rapidecon de vojaĝado malpliigante la haltadon.

Ĉe elektra trakcio la veturado de la vagonoj, la hejtado kaj la lumigado okazas per sama energio — per elektro. Ĉe hodiaŭa vaporforta trakcio la tirdorto estas la vaporo kaj ĝi estas ankaŭ uzata por hejtado. Sed la lokomotivo sola ne kapablas hejti la tutan trajnon kaj ni devas ĉe la ekstremo de la trajno veturi la hejtkaldronegon por hejtado kiu estas balasto de la trajno. La lumigado okazas ĉe person-trajnoj per gaso kaj ĉe rapidtrajnoj per »Diek« sistema kombinita dinamaj kaj akumulatora aparato. La antaŭajn lampojn de la lokomotivo oni lumigadas per aceti-



leno, la akvomotron aparaton kaj ceterajn, kiel ankaŭ la lampojn ĉe la ekstremo de la trajno, oni devas lumigi per oleo aŭ per petroleo. Ĉe elektra trakeio, ne nur la tirado, sed ankaŭ hejtado kaj lumigado kiel ankaŭ la lumigado de la stacioj kaj eĉ de plej malgranda gardista dometo, okazos per elektro. La elektro do signifas en la materia mastrumado esencan plibonigon.

Mi ne volas nun — ankoraŭ tro frue — rakonti, ke elektra trakeio kompare al vapora faros paradizan situacion. Kiel ĉe ĉiu nova konstruarango oni devas ankaŭ tie travivi infanan malsanon. Kaj vere okazis en Arlberga tunelo, ke pro nokta birdo (strigo) okazis rektkonekto (fluinterrompo) kaj la ekspresa trajno devis en la mezo de la (13 km longa) tunelo atendi 4 horojn. La vojaĝantoj verŝajne ne laŭdis kun flataj vortoj la elektron, sed unu malagrabra okazintaĵo ne povas esti la kialo, ke ni ĝenerale forĵetu ion, kio signifas decidan evoluon.

Ĉu, el financa vidpunkto, la elektrigado en la nuna tempo estas efektivebla, tio estas alia demando. Unuamomente en tia dispecigita, malriĉa ŝtato la afero aspektas kiel lukso. Sed se ni rigardos pli profunde la aferon, ni vidos, ke per malfruiĝo ni povas malofte gajni la batalon, sed nur per kuraĝa kaj antaŭvidebla kondukado. Multaj je tio diris, ke precize tie ĉi estas malhelpo. Ĉar dum milito oni bombardus la centron, ĝi estus la fino de la elektra forto. Nu tiam oni gardos tion kaj lokigos la centron tiel, ke ĝi estos sekurita kontraŭ la »bomboj«, dum milito.

Tamen ni nun ne pensu je milito sed konstruu per paca laboro pli granda nian malriĉan, disŝiritan patrujon. En tiu ĉi konstrua laboro vere la enkonduko de la elektra trakeio signifas antaŭenpaŝon, signifoplenan, al pli alta kulturo.

El: »Vasuti és közlekedési közlony« (ofic. gazeto de hung. ŝtata fervojoj) trad. **Henriko Campen**, ferv. dispo-  
nigisto. Budapeŝt, Hungarujo.

*Uebbing,*

## NOVSPECA AKVOPURIGA KAJ ŜLIMFORIGA PROCEDO POR LOKOMOTIVOJ.

Malgraŭ tio, ke ĝis nun — en plej multaj kazoj — estis la akvo por lokomotivoj preparata en specialaj stacionaraj akvopurigaj instalaĵoj, oni ne povis eviti, ke ĉiu unuopa lokomotivo devis esti en tute mallongaj tempointerspacoj lavata. Ĝenerale devas esti la lokomotivo lavata ĉiun semajnon, por forigi la materiojn, kiuj eliminiĝis el vaporiginta akvo. Tio nur parte sukcesas, ĉar nur malgranda parto de tiuj ĉi materioj eliminiĝas en la forno de malmola ŝtono, kiu algluiĝas sur la vandojn de la kaldrono. Se la ŝtono atingas certan dikecon, tiam ĝi malhelpas efikon de la fajro sur la akvon en tia grado, ke la fumtuboj devas esti elprenataj kaj anstataŭataj per novaj.

Speciale tiel efikas karbonacidkalko kaj sulfura-  
cida kalko, kiuj estas en pli aŭ malpli grandaj kvantoj solvitaj en la akvo kaj ĉe la vaporigado de la akvo postlasas nedeziritan kaldronŝtonon. En plej multaj kazoj ankaŭ la karbonacida magnezo kaj en multaj kazoj la silikacido partoprenas ĉe kreado de kaldronŝtono. Komprenoble ekzistas tuta vico da eblecoj malhelpi la kreadon de kaldronŝtono aŭ ĝin malpliigi.

En la jaro 1907 estis enkondukita-hodiaŭ ĝenerale konata »Neckar« procedo aŭ ŝlimreturnkonduka procedo, tamen, komence nur por stacionaraj kaldronoj. Nur en plej nova tempo oni komencis tiun ĉi procedon kun respondaj aligoj uzi por lokomotivoj. Per ŝlimreturnkonduka procedo por lokomotivoj oni ne nur liberigas la lokomotivkaldronojn de ŝtono kaj ŝlimo, sed oni atingas eĉ konsiderinde pli gravajn avantaĝojn, k. ekz. per malpliigo de la ŝtonkreado sur hejtofacoj pli bonan eluzon de hejtmaterialo, forigon de riparoj, poste gravan eluzon de maŝinoj, ĉar ne-

funkcio pro esplorado de kaldroninterno estas nun necesa nur ĉiujn 6—8 monatojn, anstataŭ 8 tagoj kiel ĝis nun, kaj fine malpliigon aŭ eĉ plenan forigon de la timata »fantomaĵo« (germ. »Spuk«). Per forkonduko de la ŝlimo estas nome ankaŭ forigataj facilsolveblaj saloj, k. ekz. »Kuir kaj »Glaüberger« saloj kaj per tio estas malebligita troa amasiĝo de tiaj saloj en kaldronakvo. Ju pli malgranda estas la amasiĝo de facilsolveblaj saloj en kaldronakvo, des pli malgranda estas la ebleco de la »fantomaĵo« aŭ trovarmigo de la kaldrono. Ĉefe valora ĉe tiu ŝlimforiga procedo estas, ke ĝi bezonas preskaŭ nenian servadon.

Labormaniero de »Neckar«-procedo por lokomotivkaldronoj estas jena: Se la akvo enhavas nur karbonatan malmolecon ĝi estas enigata en sia origina formo en la kaldronon. Sekve de alta temperaturo reganta en kaldrono, apartiĝas la karbonatoj el ŝlimo por esti konstante forkondukataj tra unu malvasta kondukilo troviĝanta sur plej malsupra punkto de la kaldrono. Do, estas malebligate, ke la kaldronakvo estu tro saturigata per ŝlimamasoj. Por eluzi la varmon enstantan en la kaldronakvo, oni kondukas la kaldronŝlimakvon al la tendro, en kiu estas trovebla malgranda »hejtserpento«. Kiam la akvo estas trafluanta ĉi tiun serpenton, ĝi elfluas libere inter la relojn en la mezo de la tendro. Ĉe tiu-ĉi procedo ricevas la akvo en la tendro iometan temperaturpliigon dum la kaldronakvo eliras malvarmigita tra la hejtserpento. Se la akvo enhavas alian nekarbonatan malmolecon, estas al ĝi laŭ speciala preskribo aldodata sodo kaj la ekestanta ŝlimo estas konstante forkondukata.

El. germ. revuo »Wissen und Fortschritt« trad. I. F. P.

## D I V E R S A J O J

*P. Hoche, Berlin-Lichtenberg, Germanujo.*

### MALKONTENTECO PRI LA PROFESIO.

Malkontenteco estas herbeto, kiu — simile al fihurbo en la ĝardeno — negardita kaj neflegita plimultiĝas, precipe en la profesia vivo. Oni pensu nur pri si mem, oni parolu pri la profesio kun aliaj. Nu, jen akurate la propra profesio tiel malmulte konvenas al la efektivaj kapablecoj kaj emoj, jen akurate ĝi donas malmulte da profito, malmulte da eksteraj honoroj aŭ da materialaj sukcesoj, jen akurate ĝi konsumas nian sanon, jen ĝi plej altgrade nin faras dependaj de homoj, jen ekzistas en ĝi, ho, ja cent apartaj aferoj, kiuj rekte devas nin malkontentigi. Ĉu tio ne estas fakte ĉiutagaj plendoj, nur tro ofte aŭdataj? Ĉiam estas la propra profesio, kiu montras tiel multajn »ombroflankojn«, kontraŭe tiu de la kunvivanto montriĝas ne malofte kiel paradiza ĝardeneto, kaj en ĝi estus tre bone loĝi.

Fakte estas motivita ja ankaŭ certa karakteriza malkontenteco. En kiu profesio ĉio progresas bone sen multaj malagrabraĵoj? Kaj estas komprenoble, ke ĝuste tiu, kiu laboras en sia profesio ne vidas malagrabraĵojn, kiuj ekzistas ankaŭ en aliaj profesioj, nur li ilin ne ekscias.

Sed pri profesia malkontenteco estas anima stato, kiun oni nepre devas kontraŭbatali. Ĝi estas ja samsenca je malvivemo, neŭrasteno, senvoleco, kaj senrezulteco. Tio estas ripetiganta cirklo de la statoj, kiuj signifas komplete maltrafitan, malfeliĉan vivon.

Kion ni povas fari kontraŭ tio? Antaŭ ĉio estas necesa klarvida ekrigardo. Ni devas vidi la mondon, la statojn kaj la homojn tiel, kiel ili estas kaj ne tiel, kiel ni ilin eble nur imagas al ni. Dum cerbumema memturmentado ni ofte pretigas al ni ion, kio efektive tute ne ekzistas. For de tiaj fantomoj! Klarvidan rigardon ankaŭ por la bezonoj kaj por apartaj ecoj de nia profesio! Se ni celas bone ekkoni ĝin, ni ankaŭ



baldaŭ bone plenumos ĝin kaj tio ree pli ĝojigos nin. Klarvida ekrigardo ankaŭ estas necesa por la faktaj bonaj flankoj de nia profesio. Ĝi donas certe ne malmultajn, kaj ili certe helpas — uzataj ĝustmaniere — al nia bonfarto. Estas ankaŭ rekomendinde, foje pli profunde konatiĝi kun aliaj profesioj kaj ankaŭ ĉe tiu kazo la okuloj ne malofte malfermiĝos al ni! Kiel la profesio ne ĝuste respondas al niaj propraj emoj, tie oni, malgraŭ tiu ĉi fakto, devigu sin al plej bona praktikado, ĝuste per tio oni lernos pli bone kompreni kaj ŝati ĝin. Entute estas konsilinde prijuĝi la propran profesion, ne nur rilate al ĝenerala utilo, sed ankaŭ rilate al pli alta vidpunkto. Kiel ĝi evoluas niajn plej bonajn fortojn, kiel vaste ĝi superas nian propran vivon, kiel ĝi influas niajn kunvivantojn kaj la tutan ŝtaton? La profesio estas antaŭ ĉio — al kiu la antaŭaj pensoj ŝajnas esti troaj — nia propra vivsubtenanto. De ĝi dependas nia vivo kaj plue ankaŭ la bonfarto de nia familio. La bonfarto de nia familio estas nia fiero kaj tio estu la penso, kiu devas sproni kaj feliĉigi ĉiun senteman homon. Fine nia tuta individueco estas kompetenta por nia pozicio rilate al nia profesio. Kiu klopodas sagace kaj pripense rigardi la realaĵojn kaj la staton de la vivo, ĉie uzi la ĝustan mezurilon, ne lasi sin fortiri en ĉiu bagatelaĵo de ĉagreno kaj afekcio, konservi en si la sencon por veraj ĝojoj de la vivo, kiuj feliĉe floras ĉe ĉiu paŝo — tiu ankaŭ tute certe sur tiu vojo atingos veran kaj sanan profesion kontentecan.

Sed ekzistas ankaŭ escepte de tiu karakterizita malutila, malmultfrukta kaj tute turmentema malkonteteco pri la profesio ankoraŭ alia: saniga, utila kaj multfrukta. Tiu ĉi estas la kora malkonteteco pri nia laboro, la profunda, senĉesa impulso daŭrigi ĝin, fari ĝin ĉiam pli kaj pli bona, pli perfekta. Tiu ĉi malkonteteco, kiu — dank al Dio estas ankaŭ en ni — estas ne mallaŭdinda, kvankam ĝi kaŭzas ĉiaman maltrankvilecon, kvankam ĝi similas al eterna, konsumanta fajro, kiu flagras en ni kaj senĉese antaŭenpuŝas nin kaj — naskante ĝojon — pliperfektigas nian laboron, ne laicigante nin. Ni ne povas mallaŭdi ĝin, tiun ĉi dian malkontetecan pri la profesio, ĉar ĝi ja nur feliĉigas nin tutplene; ĝi vekas niajn produktivajn fortojn, ĝi kreas al ni ideojn, ĝi faras nin vojeltrovintoj de la laboro, ĝi antaŭen portas nin per agiajflugiloj, ĝi faras la produktadon el premanta ŝarĝo al facila ĝojo, ĝi estas la vera feliĉo, la plej profunda nervo en nia profesio. Ni devas glori tiun ĉi malkontetecan en ni, kiel dian fajron, ĉar ĝi ne nur feliĉegigas la homon, sed ankaŭ nobligas kaj pliperfektigas sian laboron. Ĉiu progreso — kiom ĝi ne estas kaŭzita de hazardo — venas de malkonteteco. Ĝi kondukis la homon sondante, palpante, serĉante tra tutaj maroj da eraroj kaj seniluziigoj for de la primitiva stato de la barbaroj ĝis nuntempa civilizacio, for de la simpla kentoreo ĝis la elektra arklampo, for de la maloportuna ŝtona hakilo de la barbaro ĝis la plej preciza instrumento de la moderna ĥirurgo, for de la vaksajflugiloj de Ikaruso, disfandiĝintaj sur la sunlumo, ĝis la aeroplano de la nuntempa aviadisto. Kiel ni ja nur starus hodiaŭ, se la senĉesa malkonteteco ne ĉiam estus antaŭenpuŝinta la homon al novaj agadoj?

Tiu ĉi benriĉa mova forto, kiu ĝuste brulas en ĉiu homa brusto kiel sankta fajro, tamen estas la plej profunda kontrasto al tiu unue menciita malfeliĉa, hipohondria maniero, kiu malhelpas la fortojn de la homo, kiu ne signifas optimismon sed tedon pri la vivo. Ĝi ankaŭ ne montras tiel tipajn signojn, kiel tiu ĉiutaga aperaĵo, almenaŭ ne ĉe la plej multaj homoj. Ĝi estas efektive nur en supera homo, kiu ne nur laboradas je la necesa ĉiutaga pano, sed kiu produktas per interna fortega impulso, kaj kiu ankaŭ progresigas la homaron per sia laboro. Sed fajrero de tiu ĉi fajro ja estis metita en ĉiun homan bruston kaj tie ĝi plu ardetas ĝis kiam ĝi, okaze ekflamigita,

ekbrulas al hela flamo. Tio okazas nur tiam dum horoj, kiam ni estas tute fordonataj al la laboro, nur vivas por ĝi kaj kreas feliĉigite la plej altan dum tiaj momentoj. Estos nia tasko ekveki tiun ĉi fajron al la vivo kaj fariĝi per tio vivlertaj kaj feliĉaj. Se ni volas eduki nin al priprofesia kontenteco, tiam ni ne opinias per tio la staton de la malvigla sateco kaj oportuna nefervoreco — kiu lasas marŝi ĉion, kiel ĝi marŝas, se nur estas garantiitaj pli malpli la nuda vivo — aŭ eventuale super tiu ĉi certa luksa vivo — sed la superecon pri la ĉiutaga ĉagreno, altsatecon de la faktaj preferoj de nia profesio, la ĉiaman impulson al la plej bona produktado. Sonas ja kurioze kaj tamen estas tiel, ke ĝuste el la varmega koro rezultanta malkonteteco je nia laboro, la tiel forta impulso al perfekteco, signifas nian plej profundan feliĉon dum la laboro, ke do la dia malkonteteco feliĉigas la homan koron kaj alkondukas al la saniga priprofesia kontenteco.

El »Der deutsche Eisenbahner« (germ. ferv. gazeto aperanta en Ĉeĥoslovakujo) trad. H. Müller, Aüssig, Ĉeĥoslovakujo.

**Fervojaj administracioj en Germanujo** repagante tropagojn — laŭ postulo de pretendantoj — notos en ĉiu transportletero la repagitan sumon, (SHS fervojoj jam faras ĝin) ne sole por malebligi kelkfojan reklamacion de la sama tropago, sed precipe por malhelpi, ke friponoj en reklamaciaj kancelarioj trompu siajn klientojn koncerne la repagita sumo. (Do transportigantoj, ne vendu viajn transportleterojn amase al reklamaciaj kancelarioj, sed komisiu ilin reklamaci kaj akceptante la reklamacitan sumon repostulu ĉiam la koncernen transportleteron por kontroli, kiom ricevis la reklamacia kancelario.)

**La plejmulto de la partoprenantaj ŝtatoj** ratifikis jam la novajn internaciajn konvenciojn pri fervojaj person-, pakaj- kaj komercajtransportoj. En oktobro kunsidis en Bern rajtigitoj de la koncernen ŝtatoj por deponi ĉe la Centra Oficejo la koncernen aprobaĵajn dokumentojn kaj fiksi la ekvalidiĝdaton de la menciitaj konvencioj.

Laŭ »Allgemeiner Tarif Anzeiger« okazas en Bern kunsidoj de la redakcia komitato de la »Internacia Fervoja Unio« por redakti komunan enklasigon de komercaĵoj. Ankaŭ komuna ekspedregularo por la menciita unio estas verkota. Por faciligi la laborojn estus dezirinde, ke la fervojaj administracioj sekvu la ekzemplon de la praha-a konferenco »Paco per lernejo« kaj uzu Esperanton kiel tutmondan interkomprenigilon.

**Grandaj nacioj**, ekzemple Angloj, Francoj, Germanoj, tre favoras disvastigon de Esperanto. Mirinde, ke malgrandaj nacioj ne sekvas ilian ekzemplon. Por ili estus tio ĉiurilate tre oportuna, precipe tial, ĉar ilia lingvo ne estas konata eĉ en la najbara ŝtato. Okazis en iu komuna limstacio, ke neniu el la tiea fervojistaro scipovis precize la lingvon de sia najbaro. Kiel oni plenumas sian tre gravan devon kompletigi mankantajn tradukojn en transportdokumentoj?

J. Rebiček — Olomouc.

**El la vivo de ĉeĥoslov. konduktoro.** Antaŭ kelkaj semajnoj pensiigis ĉeĥoslovaka fervojdirekto post 33 jara servado fervojiston, kiu la tutan tempon estis konduktoro. Laŭ liaj noticoj li nun sumigis kiom da kilometroj li traveturis dum sia fervojoservado. En komenco de fervojoservado li traveturis jare 70—80 milojn, poste 90 milojn da kilometroj. La maksimumo kiun li traveturis en unu jaro estis 96 milojn da km. Post la enkonduko de 8-hora labortago ĉe ĉeĥoslovakaj fervojoj, malaltiĝis tio je 60—65 milojn da kilometroj. Entute li traveturis — laŭ siaj precizaj notoj — 2,550,299 da km, kio sufiĉus preskaŭ por 64 foje ĉirkaŭveturi la terglobon.

El »Čsl. žel. listy« trad. J. Gunia.



Multe oni diskutis pri t. n. »somertempo«. Inter aliaj argumentoj »kontraŭ« mi mencias 3 novajn, cetero forigeblajn. La kuracistoj estas kontraŭ, ĉar ĉiu subita ŝanĝo de la vivmaniero malutilas la sanon. La laboristoj diras, ke, kiom ŝparas riĉaj noktemuloj ne lumante vespere, tiom malŝparas malriĉaj laboristoj devigataj lumi frumatene dum aprilo kaj septembro. Sed plej gravan kontraŭargumenton havas la fervojoj dirante, ke la enkonduko de la somertempo kaj poste la reenkonduko de la normala tempo malordigas la veturplanon kaj tiel ekdanĝerigas la sekurecon de fervoja funkciado.

Ĉu ne estus eble forigi tiun subitecon? Se oni antaŭenŝovus la horloĝmontrilojn ĉiutagmeze je 2 minutoj de 1. ĝis 30. aprilo kaj analoge haltigus ilin ĉiutagmeze je 2 minutoj de 1.—30. septembro, oni ĝuus la avantaĝojn de la somertempo evitante la menciitajn danĝerojn. Se la afero estas diskutinda, pritraktu ĝin ankaŭ en naciaj gazetoj.

## O F I C I A L A P A R T O

### RAPORTO DE KASISTO POR ĜENERALA JARKUNVENO DE I. A. E. F.

okaze de XIX. U. K. en Danzig.

(Daŭrigo.)

Finkalkulo por la asocia jaro 1925/26.

#### ENSPEZOJ:

1. Saldo de la jaro 1924/25	Din	180.74
2. Kotizoj de 259 anoj	„	10.308.34
3. Prunto prenita de sro I. F. Puhalo	„	1.872.32
	<b>Entute:</b>	<b>Din 12.361.40</b>

#### ELSPEZOJ:

1. Por inventaro (8 stampiloj)	Din	200.—
2. Presado de la gazeto	„	7.290.—
3. Ekspedo de la gazeto	„	600.—
4. Presado de statutoj kaj leterpaperoj	„	1.900.—
5. Kliŝoj	„	563.30
6. Poŝtelspezoj de prezid. viceprezid. & sekret.	„	1.688.40
7. Oficejaj & aliaj elspezoj	„	119.70
	<b>Entute:</b>	<b>Din 12.361.40</b>

Perdo en la jaro 1925/26 Din 1.872.32.

Finkalkulo por la asocia jaro 1926/27.

#### ENSPEZOJ:

1. Kotizoj de 177 anoj	Din	6.184.46
2. Donaco de sro Eriksson	„	7.226.75
3. Donacoj por skribmaŝino	„	1.824.40
4. Prunto prenita de sro Eriksson	„	5.600.—
5. Prunto prenita de sro I. F. Puhalo	„	973.34
	<b>Entute:</b>	<b>Din 21.808.95</b>

#### ELSPEZOJ:

1. Inventaro (laŭ la listo)	Din	11.306.—
2. Presado de la gazeto	„	8.440.—
3. Ekspedado de la gazeto	„	675.20
4. Presado de legitimacioj & poŝtkartoj	„	430.—
5. 5 Kliŝoj	„	178.—
6. Poŝtelspezoj de viceprezidanto	„	625.75
7. Oficejaj & aliaj elspezoj	„	154.—
	<b>Entute:</b>	<b>Din 21.808.95</b>

Perdo en la jaro 1926/27.

Al sro Eriksson repagotaj	Din	5.600.—
Al sro Puhalo repagotaj:	„	973.34
	<b>Entute:</b>	<b>Din 6.573.34</b>

Resumo de la en — kaj elspezoj por meblaro kaj aliaj aĵoj en la oficejo.

#### ENSPEZOJ:

1. Monletero nro »Stockholm 778« de sro E. Eriksson enhavis sv. kron. 350 (tricentkvindek) ŝanĝitaj por	Din	5.075.—
2. Monletero nro »Stockholm 513« de sro E. Eriksson enhavis sv. kron. 400 (kvarcent) ŝanĝitaj por	„	5.600.—
	<b>Entute:</b>	<b>Din 10.675.—</b>

#### ELSPEZOJ:

1. Fakturo de la firmo »Ro-Dru« d. d. 14. VI. 1926.	Din	9.980.—
2. Fakturo de la firmo »Ro-Dru« d. d. 6. IX. 1926.	„	800.—
3. Fakturo de la firmo »Elin« d. d. 8. III. 1927.	„	180.—
	<b>Entute:</b>	<b>Din 10.960.—</b>

Enspezoj	Din	10.675.—
Elspezoj	„	10.960.—
Plipagite:	„	285.—

La inventaro de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

1. Skribmaŝino »Smith Premier« mod. 60 (nro. XZ 50.601)	Din	6.250.—
2. 2 skribotabloj (9 tirkestoj) 125 cm long.	„	2.950.—
3. 2 seĝoj	„	560.—
4. 1 ŝranko (9 tirkestoj)	„	800.—
5. 2 inkoensorbiloj	„	60.—
6. 2 tablolampoj elektra	„	180.—
7. 1 maŝino por truiĝi paperon	„	35.—
8. 2 longaj stampiloj de la asocio	„	60.—
9. 1 metala ronda stampilo de la asocio	„	150.—
10. Schломann-a Vortaro V-a volumo	„	196.—
	<b>Entute:</b>	<b>Din 11.241.—</b>

Listo de la donacoj por skribmaŝino.

1. Ernst Eriksson, Svedujo	Sv. kr.	10.—
2. A. K. Waag, Svedujo	„	1.—
3. G. Karlsson, Svedujo	„	1.—
4. E. P. Lindström, Svedujo	„	1.—
5. J. E. Medinius, Svedujo	„	1.—
6. K. Viksten, Svedujo	„	2.—
7. M. Dahlin, Svedujo	„	6.—
8. J. Sjöholm, Svedujo	„	2.—
9. C. E. Strandberg, Svedujo	„	1.—
10. V. Sand, Svedujo	„	1.—
11. K. Delstam, Svedujo	„	1.—
12. A. R. Lindsen, Svedujo	„	1.—
13. K. Johansson, Svedujo	„	1.—
14. K. Nyström, Svedujo	„	1.—
15. F. V. Franzen, Svedujo	„	3.—
16. Klubo de Esp. Fervojistoj, Stockholm	„	10.—
17. Alb. Forsslund (S. F. A.), Stockholm	„	2.50
18. Ax. Löfgren (S. F. A.), Stockholm	„	2.—
19. C. Winberg (S. F. A.), Stockholm	„	2.—
20. J. A. Lundin (S. F. A.), Stockholm	„	2.—
21. E. H. Eriksson (S. F. A.), Stockholm	„	2.—
22. O. Dahrne (S. F. A.), Stockholm	„	2.—
23. K. A. Karlsson (S. F. A.), Stockholm	„	1.—



24. J. Ekblern (S. F. A.), Stockholm	1.—
25. G. S. Blomkvist (S. F. A.), Stockholm	2.—
26. Aug. Nelgard, Stockholm	1.—
27. Z. Lindström, Stockholm	1.—
28. C. F. Melin, Stockholm	1.—
29. J. Zetterberg, Stockholm	—50
30. K. H. Andersson, Svedujo	1.—
31. S. Eriksson, Svedujo	1.—
32. K. A. Elfving, Svedujo	2.—
33. G. Nilsson, Svedujo	1.—
34. G. Lindgren, Svedujo	1.—
35. E. Zetterberg, Svedujo	1.—

Entute Sv. kr. 70.— Din 1015.—

36. E. Kubasek, Ĉehoslovakujo	č. k.	10.—
37. Osvald Habertzeti, „	„	5.—
38. Bartovsky M., „	„	5.—
39. Krček F., „	„	5.—
40. Pejša J., „	„	5.—
41. Fikrle Fr., „	„	5.—
42. Molnar B. ing., „	„	5.—
43. Kozina F., „	„	5.—
44. Novak M., „	„	5.—
45. Troupt A., „	„	5.—
46. Hannekam F., „	„	5.—
47. Mraz J., „	„	10.—
48. Schmied H., Aŭstrujo	„	5.—
49. Dlouha Sid., Ĉehoslovakujo	„	10.—
50. Domažl, „	„	10.—
51. Seidl, „	„	3.—
52. Sackmanner R., „	„	3.—
53. Mrazek J., „	„	3.—
54. Prejza V., „	„	5.—

Entute č. k. 111.— Din 177.60

55. Van Schie L., Nederlando guld.	—50	Din
56. A. Pelder, „	—50	
57. Kees Roskes, „	—50	
58. J. Wondra, „	—50	
59. Korbijn W., „	—50	
60. N. N., „	—50	
61. Verschoof H., „	—50	
62. Dronk W., „	—50	
63. Jansen M. G., „	—50	
64. de Lang J., „	—50	

Entute guld. 5.— Din 107.—

65. Greiško J., Latvujo	čk.	20.—	Din	33.—
66. Beirens G., Belgujo	belg. fr.	20.—	Din	30.—
67. Horrisland R., Norvegujo	„	„	Din	80.—
68. Göll K., Ĉehoslovakujo	čk.	10.—	Din	16.50
69. Löbl E., Hungarujo	hung. k.	60000.—	Din	43.20
70. Campen H., Hungarujo	h. k.	15000.—	Din	11.—
71. Rosher E. M., Usono	Doll.	3.—	Din	169.35
72. Ascenzio B., Italujo	Lirojn	5.—	Din	11.75
73. Stojnić Stevan, Jugoslavujo	„	„	Din	120.—
74. Friedländer D., Jugoslavujo	„	„	„	10.—

Entute: Din 1.824.40

### Hungarujo.

Esperanta tabulo ĉe la stacidomo en Budapest. Por ke eksterlandaj esperantistoj, vojaĝantoj, tuj ĉe la alveno en Budapeston eksci la adresojn de la delegitaj kaj diversaj societoj (grupoj), je nia petskribo permesis la Direkcio de »Duna—Száva—Adria« fervojo (estinta »Suda Fervojo«) per sia dekretletero Nro. 39677/K 1926 d. d. 2. XII. 1926. en la stacidomoj sur siaj linioj senpage pendigi la tabulon kun supra mencioj kaj adresoj. »Hungara Esperantista Societo« kaj »Hungara Esperantista Societo Laborista« kune farigis tiun ĉi tabulon, ĝi estas 1.20 m. en kvadrato, kaj ĝi enhavas krom supre menciitaj adresoj ankaŭ la adreson de fremdultrafikoficejo kaj hotelon »Continental« en kiu oni parolas esperante. La tabulo estas pendigita ĉe suda stacidomo en Budapest. **E. Löbl**

### Ĉehoslovakujo.

Kurson por komencantoj en Mor: Ostrava—Přivoz gvidas nia ano sro J. Gunia. Inter la vizitantoj estas 12 fervojistoj. La administraro de »Laborista Hejmo« afable disponigis senpage ĉambron por la kurso.

## SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Konforme al nia promeso en la 3-a nro de la revuo, ni aldonas al tiu ĉi nro norvegan fervojan karton, kiel donacon de la redakto de norvega horarlibro »Rutebok for Norge«. Al la afabla donacinto ni esprimas nian koran dankon.

Ĝis nun ni ricevis de pluraj anoj donacojn por 16 paĝa decembra numero. Sed mankas ankoraŭ multe ĝis la necesa sumo estos havigita. Al tiuj, kiuj bonvolis sendi al ni la donacojn, ni esprimas nian koran dankon.

Por decembra numero ni ricevis plurajn, tre interesajn artikolojn. Ili estas: La Usona trajndirektad-sistemo; Fervojoj en Hispanujo; El vojaĝimpresoj kaj observoj en la nuna Hispanujo; El Svedujo: Ripozhejmoj por fervojistoj (kun kliŝo) ktp. Ni danke akceptos ankaŭ pluajn kunlaboraĵojn.

La banderoloj por 1927/28 asocia jaro estas aldonitaj al tiu ĉi numero.

Ni petas, ke la anoj skribu al svedaj fervojaj organizoj simpatii — kaj dankesprimojn por ilia efika subteno de nia asocio. (Vidu la gvidartikolon.) La leteroj estu sendataj je la adreso de nia sveda asociano: Ernst Eriksson, fervojoficisto, asociano de IAEF, Wästerasgatan 2, Stockholm Wa.

Fine ni petas ĉiujn niajn anojn, kiuj havas influon ĉe siaj naciaj organizoj, ke ili bonvolu peti de la organizoj similan subtenon, kiel donis al ni svedaj organizoj laŭ peto de niaj svedaj amikoj.

Konsequente, ke ĉiu monero helpas al ni ebligi la eldonadon de pli ampleksa revuo. Antaŭan dankon por klopodoj.

La estraro.

**Kotizoj!** Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon »LA FERVOJISTO«. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksitaj: Ĉehoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengö; Jugoslavujo 40 Din; Nederlando 2 G; Svedujo 4 Kr; Svislando 4 sv. fr; Usono 1 Dolaro. Abono estas la sama kiel la kotizo. Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavujo. Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko nro 35908.

Responda redaktoro: Ilja F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15. Por la presejo respondas: Dro Janko Hörer, Zagreb, Prilaz Đure Dželića 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.